106[illegible]

GINO ARIAS
Professore nella R. Università di Genova

La nostra Guerra e gli elementi della Ricchezza Italiana :: :: :: :: ::

FIRENZE
TIPOGRAFIA DOMENICANA
F.lli Niccoli, Succ.

1915

GINO ARIAS
Professore nella R. Università di Genova

La nostra Guerra e gli elementi della Ricchezza Italiana

FIRENZE
TIPOGRAFIA DOMENICANA
F.lli Niccoli, Succ.

1915

Estratto dall'opera:

" LA NOSTRA GUERRA "

edita a cura dell'Associazione Nazionale

fra i Professori Universitari

Ha detto nobilmente un valoroso scrittore, che a noi non importa di valutare il pregio economico delle terre che aspiriamo a redimere, perchè una ragione morale, superiore a ogni calcolo di profitti, congiunge la nazione al suo territorio e fa sentire come un' offesa a tutti e a ciascuno la straniera dominazione, se anche insignificantissimo ne sia, per ipotesi, il danno.

Ma non tanto interessa valutare in se stesso il pregio, pur così grande, delle terre italiane tuttora soggette al dominio straniero quanto intender bene che la dominazione austriaca sulle nostre terre e le aspirazioni della Germania all' egemonia sul nostro paese, per tanti segni manifeste, rappresentano, e vogliam dire rappresentavano, per l'Italia un ostacolo poderoso allo sviluppo delle sue energie economiche, politiche ed intellettuali, la più fiera minaccia all'avvenire della nostra patria e della nostra stirpe, l'offesa più grave al nostro diritto d' indipendenza economica e morale, che è tra i diritti fondamentali e sacrosanti delle nazioni.

Non è dunque l'esame delle cause economiche della nostra guerra separabile da quello delle cause giuridiche, politiche e morali; inesattamente si direbbe che, oltre tutte le altre, hanno importanza anche le ragioni economiche e tanto meno proficuo sarebbe indagare fino a qual punto; chè ci perderemmo così dietro un problema, nonchè solubile, neanche proponibile, in quanto i così detti motivi economici che giustificano la nostra guerra sono precisamente un aspetto fondamentale, dagli altri non isolabile, di quel complesso di cui fan parte anche i motivi giuridici, politici e morali. Noi abbiamo dovuto e voluto affrontare la prova delle armi non solo per la grandezza ma per la vita stessa della patria, per la nostra esistenza nel presente e nell'avvenire, la quale, se per astrazione teorica può separarsi nelle molteplici facoltà di cui è dotata, in sostanza è unica ed in ogni suo aspetto sacra a noi ed alla civiltà. Sacra a noi ed alla civiltà, sia che pensiamo al completo e indipendente sviluppo delle nostre energie economiche, elemento primo ed essenziale di vita per ogni popolo, sia che, superando i puri interessi materiali, ci preoccupiamo della nostra legittima influenza politica fuori dei nostri naturali confini, sia che, elevandoci nelle sfere sublimi del diritto e della morale, ricordiamo che particolare missione dell'Italia è la difesa del diritto, di cui fu al mondo maestra e dover suo, come quello di ogni collettività ed ogni individuo, il rispetto e la difesa di quei supremi principî morali che nobilitano la vita e la rendono degna di essere vissuta.

L'Italia adunque combatte, ripetiamo, per la sua esistenza, anche per la sua materiale esistenza. Ed è precisamente su quest'ultimo punto che è ancora opportuno qualche nuovo chiarimento.

***

Profondamente incuneata nel Mediterraneo, sino a lambir quasi, con le estreme coste siciliane, le spiaggie dell'Africa, l'Italia, tra gli altri diritti che le derivano dalla sua posizione geografica mirabilmente felice, uno ne vanta, che spetta ai quattro suoi maggiori porti tirreni ed adriatici, più degli altri inoltrantisi verso il continente, Genova, Venezia, Trieste e Fiume, il diritto di raccogliere e trasmettere ai popoli dell'Europa centrale, sino a certi confini che non si possono stabilire con sicurezza, le merci che provengono dall'Oriente Europeo ed Asiatico, dall'Africa settentrionale ed in parte anche dall'America, ricevendo ed avviando quelle che dal centro dell'Europa son dirette verso quei lidi lontani. Quel che importa è di aver ben chiaro che questo è un elemento essenziale della nostra missione nell'economia europea, non simile certo a quella che altri si attribuisce, accecato da prepotente volontà di dominio, ma quale ognuno deve riconoscere a noi, solo che non risparmi uno sguardo alla carta del nostro paese. I quattro porti hanno ciascuno la sua zona d'irradiazione: domina Genova, oltrechè la Lombardia ed una parte del Piemonte, quasi tutta la Svizzera e la parte occidentale della Germania meridionale; dovrebbe Venezia inoltrarsi, oltrechè nella Valle Padana e nel Trentino, in qualche zona centrale del mezzogiorno germanico e in qualche regione dell'Austria; un'altra parte della Germania e la maggior parte dell'Austria è sotto l'influenza di Trieste; Fiume presiede agli scambî dell'Ungheria coi paesi mediterranei ed oltre ancora.

Precisamente questo nostro naturale dominio ci è oggi usurpato o violentemente contrastato dall'Austria e dalla Germania. Dall'Austria che padroneggia Trieste

e Fiume e ci strappa la nostra pacifica penetrazione transalpina verso la Germania, l'Austria e l'Ungheria; dall'Austria che nei giorni per lei felici di un'alleanza che le consentiva in fatto tutti i diritti senza chiederle in compenso alcun dovere, non rifuggiva da qualsiasi espediente di violenza e di astuzia per contestare a Venezia, l'antica regina dell'Adriatico, qualsiasi speranza di espandersi al di là ed anche al di qua delle Alpi, e ne soffocava persino ogni respiro attraverso l'antico suo golfo. Dalla Germania che, preoccupata di assicurare in ogni forma il suo dominio sul Mediterraneo, con la crescente invadenza dei suoi porti di Amburgo e di Brema non solo sottraeva alla nostra Genova ogni facoltà di inoltrarsi al di là delle Alpi, ma penetrava persino arditamente nel cuore stesso della Lombardia e della Venezia.

L'Austria si è prevalsa della frontiera iniquamente impostaci nel 1866 non solo per congiurare ai danni della nostra difesa, ma anche per impedire a Venezia di conquistare pacificamente il suo legittimo dominio oltre i confini italiani. Venezia ha quasi interamente perduto infatti la sua zona d'irradiazione al di là delle Alpi. — Nel 1912 il transito da Venezia per la Germania fu di appena 2282 tonn., per l'Austria 29235, per la Svizzera 14793. Cifre irrisorie facilmente spiegabili non solo con la politica germanica che assicura ai porti nordici, anche col benigno compiacimento dell'Austria, la penetrazione al di là dei limiti naturalmente segnati, ma anche, e più forse, con la politica portuaria austriaca, remissiva fino alla dedizione per quanto riguarda la concorrenza di Trieste coi porti germanici, ma intransigente sino all'odiosità nell'acuire fra Venezia e Trieste un antagonismo che non avrebbe ragione alcuna ad esistere.

La sfera d'azione del porto di Trieste incontra oggi, per ragione di tariffe, una barriera all'altezza di Praga,

barriera che va da Praga al confine boemo-bavarese, oltre Norimberga e Monaco, fino al lago di Costanza. L'Austria si è guardata bene di resistere di serio proposito all'invadenza germanica, ha congegnato anzi le sue tariffe ferroviarie cumulative in modo ad assecondarla, piuttosto che combatterla, per esempio col favorire i trasporti oltre i porti fluviali della Boemia e della Slesia. Viceversa si è adoperata per strappare a Venezia una parte del traffico che ad essa compete con lo scopo apparente di assistere il porto di Trieste nel suo preteso naturale antagonismo con Venezia, ma con quello reale di acuire, anzi di provocare, la rivalità fra i due porti italiani, di ingrossare i proventi delle ferrovie austriache e del fisco austriaco e di far credere, a chi non approfondisce i problemi, che la prosperità di Trieste è inseparabilmente legata alla tranquilla persistenza del regime imperiale. È innegabile infatti che la guerra della nostra ex alleata, a cui noi abbiamo per troppo tempo assistito con indifferente stoicismo, riuscì a togliere a Venezia più di un elemento importante del suo commercio. Quando fu aperta all'esercizio la linea pontebbana le ferrovie austriache si adoperarono in tutti i modi a diminuire la sfera d'azione di Venezia e per ottener questo scopo istituirono tariffe addirittura proibitive nel tratto Tarvis-Pontebba, favorendo nello stesso tempo con notevoli ribassi la via di Peri. Al porto di Venezia fu così impedito di approvvigionare la zona dell'Austria, che è di sua competenza. Non basta. La via più breve, di oltre 150 Km., per inoltrare dall'Adriatico le merci dirette a Monaco, Norimberga e Würzburg sarebbe stata, fino a pochi anni fa, quella di Peri, con appoggio a Venezia, ma la via più economica fu sempre quella con appoggio a Trieste e transito sulla ferrovia della Pusterthal, a causa della guerra di tariffe vigorosamente condotta dalle ferrovie austriache per favorire il transito fra Trieste e la Baviera, in quanto ne

derivi un danno a Venezia. Infine si tenga presente che l'Austria, più di recente, per ridurre notevolmente la distanza fra Trieste e Monaco, Berlino e Vienna e favorire la concorrenza di Trieste a Venezia per i trasporti diretti in Austria ed al centro della Germania fece costruire tre nuove linee alpine: da Trieste a Villaco e Klagenfurt, da Möllbrucken a Schwarzach, da Selzthal a Klaus-Steyrling.

Così l'Austria ha favorito Trieste ad esclusivo danno di Venezia, ma non ha fatto quanto avrebbe potuto e dovuto per svolgere integralmente la potenzialità naturale di Trieste. È chiaro dunque che cosa voglia dire per Trieste e per Venezia liberarsi rispettivamente dal dominio e dall'invadenza austriaca. Potrà significare per la prima, è vero, la rinunzia a qualche elemento di traffico indebitamente assorbito, ma in compenso dovrà segnare l'inizio di una più vigorosa resistenza ai porti del Nord, da cui si esercita contro i porti mediterranei così violenta pressione, aiutata dai più svariati accorgimenti economici e politici. Venezia non aspira a togliere a Trieste alcun elemento naturale dell'entroterra triestino, ricco, vasto, suscettibile di ancor grande sviluppo, ma vuol liberarsi dalla prepotenza austriaca che le ostacola il cammino verso terre italiane e non italiane soggette alla sua influenza, come Trieste non aspira a competere con Venezia in una zona che non le appartiene, ma vuol raccogliere in misura sempre maggiore, per sè e per l'Italia, le ricchezze che le provengono dalla sua posizione d'intermediaria negli scambî fra una parte dell'Europa centrale, vasta, popolosa e ricca e il Levante Europeo ed Asiatico.

Chi domina Trieste domina infatti il traffico del Levante, che rappresenta, sopra tutto in valore, una parte cospicua del commercio Triestino; in valore circa il cinquanta per cento della esportazione marittima. — Nel 1911 l'esportazione marittima verso il Levante, com-

preso l'Estremo Oriente, ammontò a oltre tre milioni di quintali su poco più di nove milioni, e precisamente al 35,11 %, per un valore di milioni di corone 345,409 sopra 712,389 vale a dire il 48,50 %. L'importazione marittima dall'Oriente vicino ed estremo, ammonta a circa cinque milioni e mezzo di quintali, cioè il 25,45 % e, quel che più conta, corrisponde a un valore (cito sempre le cifre del 1911) di milioni di corone 272,350 cioè il 36,58 %.

Nell'esportazione marittima verso il Levante propriamente detto (Turchia Europea ed Asiatica, Candia, Cipro, ecc) tiene il primo posto naturalmente la Turchia, che riceve per la via di Trieste oltre un milione e mezzo di quintali di merci, per circa centottanta milioni di corone sopra duecento, quanto è il valore complessivo del traffico marittimo verso il Levante propriamente detto. Il giorno in cui le terre della Turchia Europea e della Turchia Asiatica, liberate da un governo ignavo e soffocatore di tutte le iniziative, quale è il turco, saranno risorte a nuova vita (e questo giorno sembra oggi prossimo) vedremo aumentare in modo straordinario il commercio di Trieste con le regioni già della Turchia. La Germania lo sa e come spera, a ragione o a torto, di assicurarsi la preda più ricca il giorno della spartizione, così vorrebbe possedere il porto Adriatico, che domina il commercio Levantino, non solo per aver libera la via verso le sue colonie d'Oriente ma anche per appropriarsi indebitamente la ricchezza che a Trieste Italiana ha donato la natura benigna. E non potendolo possedere esige almeno che sia « internazionale ».

Non è raro purtroppo imbattersi in qualche Italiano che, per sfoggiare « equanimità », si mostra pensoso di fronte a codesti « diritti » del germanesimo, ed inclina ad accoglierne i corollari, conciliando i diritti nazionali italiani con gli « appetiti tedeschi » in qualcuno dei molti fantastici progetti di *Trieste autonoma*, ai quali, anche dal

punto di vista economico, chi li ripensa un istante, vede che manca assolutamente ogni serio fondamento Nessuno certo pensa di negare o impedire alla Germania, anzi a tutto il continente austro tedesco, il diritto di collaborare con gli altri paesi d' Europa alla colonizzazione dell' Oriente Europeo ed Asiatico, per svolgerne le inesauribili risorse e promuoverne la resurrezione civile, e di giovarsi a questo fine anche del grande transito del nostro Adriatico e del porto di Trieste che è, per eccellenza, perchè così ha voluto natura, la via terminale della grande via degli scambî Ma Trieste è anche, per tutte le ragioni naturali e nazionali, una stazione italiana, che l' Italia rivendica a sè e deve mantenere nel proprio dominio con quelle stesse ottime ragioni per le quali nessuno in Europa chiede alla Germania di spossessarsi del dominio effettivo dei suoi grandi porti nordici solo perchè essi servono al commercio non d'una ma di parecchie nazioni. Se « riguardi » ossia criterii di quel genere riuscissero a prevalere, ne verrebbe di conseguenza che il giorno, auguriamoci vicino, in cui Genova avrà riconquistato il suo dominio portuario sulla Germania del sud, la Germania potrebbe domandare che si rendesse internazionale il porto di Genova, come quello che approvvigiona le terre germaniche. E la Svizzera a sua volta e con maggior ragione dovrebbe ottenere altrettanto per Genova, per Marsiglia e per i porti germanici da cui è rifornita.

Che gli smisurati disegni pangermanistici di penetrazione e di egemonia politico-commerciale, i quali s'intitolano nonchè Amburgo-Trieste-Costantinopoli, ma addirittura « da Berlino a Bagdad » comprendessero, oltre al porto terminale dell' Adriatico, anche quello del Tirreno, non si può dubitare, ma oggi mai si può bene augurare che il conflitto europeo, come fu principalmente da quei pazzi appetiti suscitato, così abbia a far per sempre ragione di essi.

Certo è però, che la Germania da molti decenni ha guardato cupidamente e guarda a Trieste. Perchè? Forse le relazioni della Germania, per la via di Trieste, con l'Adriatico, hanno tale importanza da giustificare queste ambizioni? Le cifre statistiche dimostrano tutto il contrario.

Il traffico del porto di Trieste ammonta a circa cinquantacinque milioni di quintali, dei quali circa trentuno rappresentano il traffico per la via di mare e gli altri ventiquattro quello per la via di terra. Orbene al movimento marittimo la Germania partecipa in quantità addirittura insignificante (poco più di duecentomila quintali nel 1911, cioè in ragione di 0,75 del movimento complessivo) mentre l'Italia vi partecipa per oltre quattro milioni di quintali (13,90 %) in proporzione maggiore degli stessi porti austro-ungarici, che sono, del resto, per la maggior parte, italiani (12,09) Naturalmente al traffico per la via di terra la Germania contribuisce in più grande proporzione: in ragione di circa il 7 %. Si noti però che le provenienze della Germania sono di poco conto (il 2 % del movimento d'importazione ferroviaria), mentre il traffico per la Germania rappresenta circa l'11 % del movimento di esportazione ferroviaria, circa il doppio di quello per l'Italia.

Dunque da Trieste l'Impero Germanico riceve una certa quantità di merci, come da altri porti Italiani, ma a Trieste non ne manda che in quantità molto piccola, quasi trascurabile, se si pensa all'enorme traffico di esportazione germanico Nè potrebbe essere diversamente *mai*, neanche quando, tanto meno quando Trieste (per dannata ipotesi) diventasse un porto tedesco, perchè la Germania non vorrebbe certo ingrandirla a spese di quei porti nor-

dici, verso i quali, con l'aiuto compiacente dell' Austria, è riuscita a distrarre una parte notevole del commercio Triestino.

Ma, dominando Trieste, la Germania conquisterebbe un nuovo e poderoso strumento per la sua politica tutta cospirante all' impoverimento dei porti Mediterranei a pro dei porti nordici. Fatale politica, di cui oggi risentono le dure conseguenze e Genova e Venezia e la stessa Trieste. Se nelle avide mani tedesche potesse capitare il ricco traffico da e per il Levante, che a Trieste appartiene per ragione geografica, ne verrebbe sottratta all' Italia una parte considerevole della sua ricchezza naturale, suscettibile, come ognuno vede, di indefinito sviluppo. Perchè, si badi bene, Trieste alla Germania, per chi conosca la Germania e i suoi metodi di violenta imposizione economica, non vuol dir soltanto il traffico del Levante rapito all' Italia, vuol dire anche la sottomissione di Venezia e degli altri porti Adriatici sulla costa Italiana, vuol dire tutto l'Adriatico, quello che fu già il « golfo di Venezia », trasformato in un lago Germanico, vuol dire la abscissione completa d' uno dei due polmoni pei quali l' Italia respira.

L' Italia deve invece rivendicare anche l'altro porto Italiano, che con Trieste collabora nel traffico Adriatico con l' Oriente, dominando tutta l' Ungheria, di cui è scalo naturale: Fiume. Guai se l'Italia rinunciasse a Fiume! Allora sì veramente distruggerebbe la potenza economica di Trieste a tutto vantaggio dei dominatori di Fiume.

Trieste e Fiume italiane debbono sviluppare pacificamente i loro traffici nelle zone rispettive ed assicurare all' Italia stabilmente ed integralmente il dominio del Levante, che i due porti Adriatici possiedono entro limiti definiti, escludenti la possibilità di illegittime invadenze, se non come resultato di una meditata ed ingiusta violenza politica.

E qui si fanno innanzi i soliti patroni di interessi non italiani, che raccomandano di non togliere alla Ungheria l'unico suo porto: chè sarebbe grave ingiustizia verso il cavalleresco popolo magiaro. Ma il Governo ungherese contro la italianità del porto dominatore del Quarnero « ch' Italia chiude e i suoi termini bagna » ha adoperato in questi ultimi decennî con asprezza sempre crescente tutti i più odiosi procedimenti dell'Austria non dissimulando l'intento di voler sopraffare e cancellare in ogni modo quella cittadinanza o almeno ogni figura della sua nazionalità. L'Italia deve rivendicare a sè questa parte sua per diritto geografico ed etnico: l'Ungheria dovrà sempre per ragione geografica fare scalo a Fiume

***

Come la frontiera orientale, penetrante nel nostro territorio sin quasi alle porte di Venezia, consentì all'Austria di reprimere lo sviluppo portuario del nostro maggior porto adriatico, così il possesso delle frastagliate coste e delle mille isole istriane e dalmate le accordò anche il dominio mercantile sul nostro mare.

Alla fine del 1911 la flotta mercantile austriaca poteva vantare un naviglio di 1794 unità con circa 410.000 tonnellate di tonnellaggio netto, poco meno che raddoppiato dal 1867 (tonn. 233.162) ad oggi. Trieste tiene il primo posto con 222 navi ed un tonnellaggio di tonn 308.956, segue la Dalmazia (n. 800, tonn. 58.964), viene quindi l'Istria (n. 674, tonn. 40.687) ed infine il distretto di Gorizia-Gradisca (n. 98, tonn. 1.274). Se a queste cifre si aggiungono quelle della marina mercantile ungherese (220 navigli con un tonnellaggio netto di tonn. 133.852) si ha un totale di oltre 2000 navi con un tonnellaggio netto di circa 550.000 tonn. Naturalmente tra i fattori di questo notevole sviluppo hanno la maggiore importanza le condizioni naturali singolarmente propizie, alleate al-

l'industre attività della gente triestina, istriana e dalmata, cioè, per gran parte, della nostra gente tuttora soggetta al dominio straniero.

La nostra marina mercantile che pur supera in tonnellaggio di quasi la metà la marina austriaca ed è di non molto inferiore a quella francese, è appena la quinta fra le marine d'Europa, mentre occupava nel 1872 il quarto posto per tonnellaggio complessivo, non essendo superata che dalla Gran Bretagna, dalla Norvegia e dalla Francia. Oggi è di gran lunga oltrepassata dalla Germania, che occupa il secondo posto in Europa, subito dopo l'Inghilterra. Una fra le cause, e forse la maggiore, che han ritardâto i progressi della nostra industria dei trasporti marittimi, fonte naturale e cospicua di ricchezza per l'Italia, è senza dubbio l'asservimento a cui l'Austria ci condannò nell'Adriatico, usurpandoci due fra i nostri maggiori porti e tutta quanta la sponda dalmata e padroneggiando le principali linee di comunicazione, in ispecie con l'Oriente, senza che ci fosse dato di sostenerne, con speranza alcuna di vantaggio, la poderosa concorrenza, privi, come siamo, delle principali basi di approdo, che pur sono nostre.

E quel che è più, signora, in tal modo, delle vie che dall'Adriatico conducono al Levante prossimo ed estremo, potè l'Austria procedere ad un radicale rinnovamento della sua marina, sostituendo su larghissima scala il vapore alla vela; tanto che oggi, se si trascurano le navi inferiori a 100 tonn., il tonnellaggio netto dei velieri oltrepassa in Austria di poco la millesima parte di quello dei piroscafi, mentre per la Gran Bretagna la stessa proporzione è ancora di un decimo, per la Francia di poco più di cinque e per noi di oltre sei decimi (1).

(1) Cfr per questi dati. Roncagli, *L'industria dei trasporti marittimi*, nella pubblicazione *Cinquant'anni di Storia Italiana*, edita dalla R. Accademia dei Lincei, I, p. 61.

Cosicchè la riconquista dell'Adriatico è indispensabile per un più vigoroso sviluppo della nostra industria dei trasporti marittimi, in progresso assoluto senza dubbio, ma in qualche regresso relativo, non imputabile certo a scarsità di iniziativa della nostra gente marinara, ma alle tristi condizioni di assoluta inferiorità in cui ci troviamo nel nostro Adriatico e per conseguenza nell'intero Mediterraneo. Perchè, lo ha detto di recente ben a proposito il Barzilai, « la libertà del Mediterraneo ha per condizione la sicurezza dell'Adriatico; finchè sia circondata da insidie nel suo mare interno, mai potrà l'Italia librarsi alla grande lotta dei traffici senza il pericolo d'essere colpita alle spalle ».

Ma l'Italia marinara ha di fronte a sè anche un altro grande problema: la liberazione, sin dove è possibile, dei traffici nazionali dalla servitù verso la bandiera estera. Certo cospirano a nostro danno alcune cause naturali non facilmente eliminabili (noi non abbiamo in casa il carbone come l'Inghilterra e la Germania), che diminuiscono il valore della nostra fortunata condizione geografica, ma molto è anche da attendersi dalla volontà nostra e dalla sapienza degli ordinamenti statali e sicuro è ad ogni modo che anche qua fa capolino l'invadenza germanica, favorita dalla nostra longanime acquiescenza, che, al tempo delle ultime convenzioni commerciali, anche in questo campo, ci persuase davvero a conceder tutto senza pretender nulla o ben poco: incondizionata libertà di bandiera senza neanche adeguati compensi doganali. E la Germania seppe approfittarsene. Nel 1911 la partecipazione tedesca ai traffici nostri fu di 3.380 navi della portata di 8 milioni e mezzo di tonn., mentre la partecipazione della marina italiana al commercio della Germania fu di 50 navi e di 76.000 tonn.

Dicano anche queste cifre quale dei due contraenti, se l'Italia o la Germania, abbia avuto maggior vantaggio

della cosiddetta alleanza che, nel campo economico, ci andava trascinando, per tante vie, verso lo stesso vassallaggio, di cui era fonte inevitabile nel campo politico. Ma su questo punto è necessario qualche altro rilievo.

***

Tutti sanno quanto gravi per l'Italia e sul momento anche per la Francia sien state le conseguenze della rottura del trattato commerciale italo-francese (1888), che alle industrie francesi assicurava larga clientela nel mercato italiano e alla nostra agricoltura meridionale garantiva l'esportazione in Francia di alcuni fra i più importanti suoi prodotti. Il Mezzogiorno che aveva iniziato la trasformazione delle sue culture, dando, secondo i suggerimenti degli agronomi, più larga parte a quelle arboree, meglio adatte alla natura dei luoghi ed estendendo soprattutto la cultura, allora così redditizia, della vite, si vide colpito, colla chiusura del mercato francese, da sì grave crisi che ne arrestò d'un colpo la fortunata redenzione, da cui, ancora oggi, in tanta parte, dipende l'avvenire non soltanto economico della nostra patria. Poco dopo (6 dicembre 1891) si rinnovarono i trattati coll'Austria-Ungheria e la Germania, che segnano il principio di un nuovo periodo della nostra storia economica, quello della nostra intima unione cogli imperi centrali, più di una volta dai tedeschi magnificata come causa diretta ed unica del nostro invidiabile progresso economico. Ma quì vi è un grande errore, in cui noi stessi siamo caduti, o meglio abbiamo preferito non riconoscere, spingendo sino al sacrifizio la nostra devozione per le nazioni alleate. Nessuno negherebbe di vedere in quei patti cogli imperi centrali la fonte di un immediato parziale compenso, per alcune regioni d'Italia, al tracollo subìto dai nostri scambî commerciali con la Francia. Ma se si pensa che nel pe-

riodo 1881-87 la media degli scambî italo-francesi raggiunse i 660 milioni di lire, con 307 milioni all'importazione in Italia e 353 all'esportazione in Francia, mentre ancora nel 1898 il nostro commercio con l'Austria Ungheria e la Germania era complessivamente di appena 612 milioni, cioè non aveva raggiunto la cifra che, nei riguardi della Francia, aveva toccato undici anni prima, se si considera che ancora nel 1901 le nostre esportazioni verso i due imperi alleati assommavano a 332 milioni, cioè non raggiungevano quelle di 14 anni avanti verso la Francia, si vede, anche in fatto di compensi nel campo mercantile, che se non mancarono non furon certo così solleciti e così esuberanti come piacque descriverli ai nostri ex alleati e a noi per un certo tempo immaginarseli.

Ma non vi fu certo, nel campo finanziario, l'ombra del compenso alle conseguenze della nostra rottura con la Francia, già depositaria del nostro consolidato, chè, nelle ore più tristi della nostra politica e della nostra finanza, ben scarso aiuto trovammo nella Germania, troppo sollecita del suo interesse, ma troppo poco del nostro; nella Germania che, per ricordare un esempio solo, negli anni 1896 97, cioè nell'ora grave del pericolo, si affrettò a vendere in gran copia il nostro consolidato, mantenendolo per soli 485 milioni, laddove la Francia ne conservava per ben 754 milioni. Ma il raffronto fra quel che perdemmo discostandoci dalla nostra sorella latina e i compensi che potemmo ottenere stringendo vieppiù i nostri rapporti economici con gli imperi centrali, è soltanto un elemento, e non sempre sicuro nè facile a valutarsi, causa la diversità dei contraenti e il mutare dei tempi, per giudicare dei vantaggi e degli svantaggi della nostra alleanza politica ed economica con gli imperi centrali.

Un fatto però è sicuro: che l'Austria e soprattutto la Germania assai più di noi, e di gran lunga, si avvantaggiarono della alleanza e che la nostra tradizionale condi-

scendenza verso gli alleati raggiunse il suo culmine al tempo degli ultimi trattati, del 1904 colla Germania e del 1906 coll'Austria, conclusi in un periodo di ardenti entusiasmi triplicisti. Dal 1901-903 al 1910-911 le importazioni austriache in Italia aumentarono del 64 % e le nostre nella Monarchia del 21 %; le importazioni germaniche in Italia del 143 %, le nostre in Germania di appena il 50 %. Nè queste cifre descrivono, sia pure imperfettamente, la situazione vera, nei rapporti colla Germania. L'inondazione di merci, che, specie dopo gli ultimi trattati, si riversò dalla Germania in Italia, non sarebbe di per se stessa da considerarsi come segno di inferiorità nostra nè come legittimo motivo del nostro risentimento, ma lo diventa quando si pensa che la politica commerciale germanica, protetta dalle convenzioni commerciali ad essa favorevoli, dall'influenza politica, da una poderosa organizzazione difensiva ed offensiva e da un'assenza completa di scrupoli verso l'alleata, si proponeva di trasformare l'Italia in una colonia tedesca, d'imporre ad ogni costo il dominio industriale tedesco in Italia, spezzando ogni tentativo di resistenza della nostra industria e riducendola al grado di umile vassalla.

Questo è infatti il più grave pericolo che minacciava l'industria italiana: l'invadenza germanica. Dico invadenza, e non concorrenza ed è fondamentale distinguere, perchè quanto la concorrenza dei capitali stranieri e delle merci straniere è legittima e benefica, altrettanto è illegittima e pericolosa, per i paesi che la subiscono, l'invadenza straniera.

Lo Stuart Mill, in pagine memorabili, a cui fanno capo d'ordinario gli economisti, estendendone talvolta eccessivamente la portata e il significato, descrive gli immensi vantaggi di cui l'esportazione dei capitali è fonte per i paesi esportatori ed importatori; per i primi nei quali estende il campo d'impiego dei capitali e risolleva

i profitti declinanti, pei secondi nei quali promuove più estese e perfezionate colture ed in genere una più intensa produzione agricola ed industriale. Nè vi è nulla da obiettare quando si tratta, come per l'Inghilterra e per altre nazioni capitalistiche, di una vera collaborazione economica delle nazioni più ricche e progredite con le meno ricche, che aspirano ad un più alto sviluppo. Ma quando la penetrazione commerciale e capitalistica diventa uno dei preferiti strumenti di intromissione politica, la via lunga ma sicura per arrivare all'asservimento politico dei paesi a danno dei quali si svolge e per mutarne la nazionale fisionomia, a traverso la metodica propagginazione delle proprie industrie nei paesi designati alla conquista, l'assorbimento graduale delle industrie che vi fioriscono e l'annientamento di quelle che pretendono resistere; quando si trasforma nella coerente e metodica esplicazione di un piano, che, abusando della longanimità altrui, pretende di ridurre lo scambio internazionale, fonte di vantaggio per ambedue i contraenti, in un rapporto odioso di padronanza e di servitù, allora la concorrenza diventa invadenza.

E allora cadono le argomentazioni suggerite dal puro edonismo; invano si pensa resistere coi metodi ordinari della competizione economica, insufficienti di fronte alla minacciosa organizzazione politica, che vi afferra e vi stringe, per sopprimere la vostra stessa individualità. Bisogna, per sradicare il male dalle radici, che le nazioni in cui silenziosamente va insinuandosi la penetrazione straniera e tenta soffocarle (i metodi tedeschi, sappiamo, sono identici in Italia, in Francia, in Russia e nella stessa Inghilterra) animosamente si uniscano e strenuamente difendano la loro esistenza con la forza delle armi, in nome del diritto di tutti i popoli civili a svolgere, anche nel campo economico, la propria indipendente attività, respingendo l'altrui dittatura.

Questa è una delle più gravi ragioni per cui l'Italia si è schierata contro i due imperi, aderendo alla Triplice Intesa: la minaccia di un comune pericolo, la necessità di difendersi dalle stesse ambizioni imperialistiche germaniche, che sono la negazione della benefica concorrenza internazionale. E così l'Italia, anche sotto questo rispetto, difendendo se stessa, difende tutte le nazioni che sieno o possano essere minacciate da eguale insidia e proclama che uno dei supremi diritti dei popoli, il diritto alla libera esistenza economica, non può essere impunemente violato.

***

L'avvenire dell'agricoltura italiana, specialmente meridionale, in buona parte dipende dalla soluzione di due problemi: quello tecnico e quello commerciale. Il primo non ha diretto rapporto col nostro tema; ne fa parte integrante invece il secondo. Potente ostacolo al progresso agricolo regolare e continuo del Mezzogiorno è l'incertezza dei mercati, troppo all'arbitrio dei capricci doganali dei paesi d'esportazione, guidati spesso dal proprio tornaconto immediato, cui non sono sempre freno sufficente le elastiche convenzioni commerciali.

La Germania e gli Stati Uniti di America, paesi ambedue protezionisti, dalla legislazione doganale facilmente pieghevole anche alle imposizioni degli interessi agrarî, sono due mercati ragguardevoli pei prodotti agricoli meridionali, ma non son mercati sicuri, perchè preoccupati della concorrenza che i prodotti stranieri possono muovere alla produzione interna; donde la minaccia di crisi, che per l'agricoltura meridionale rappresentano come una spada di Damocle librata sul suo avvenire e contribuiscono a ritardarne gli stessi progressi tecnici, per altre ragioni non sempre solleciti e definitivi.

Rivendicare a noi le nostre terre soggette allo straniero, liberare dalla perenne minaccia di rappresaglie doganali lo smercio dei nostri prodotti agricoli in quelle terre (l'Austria meditava d'imporre nel 1917 un dazio proibitivo sui nostri ortaggi, come già ostacolò l'importazione dei nostri vini nella Venezia Giulia); assicurare stabilmente la nostra pacifica penetrazione commerciale ovunque sia dato, nel Mediterraneo e fuori, contrastando la prepotenza germanica, che quasi ovunque la minaccia, anche nelle stesse colonie latine del Sud America, significa contribuire a risolvere, anche per questa strada ed in modo fattivo, il problema agricolo meridionale, nei rapporti con la stessa Germania, cui non si possono più oltre consentire le continue, magari periodiche, variazioni dei dazî doganali per difendere, a tutto danno dei nostri prodotti, la produzione agricola interna. O comunque, se ciò non potesse impedirsi, sarà sempre più utile rendersi una buona volta indipendenti dal mercato germanico (a cui però troppo abbisognano a lungo andare certi nostri prodotti perchè li abbia costantemente a respingere), anzichè ridursi alla mercè della discrezione teutonica, così ben conosciuta, ed attendere dall'altrui benevolenza quel che è solo lecito richiedere alla nostra perseverante attività e al nostro deciso atteggiamento di virile resistenza ai ripetuti tentativi di soffocazione perpetrati a nostro danno dal pangermanesimo, sempre più irragionevole e audace

Quest'argomento dell'agricoltura italiana non può essere tralasciato senza un ricordo del contributo non trascurabile che l'annessione del Trentino porterà all'incremento della ricchezza agricola in Italia. Vantaggio minimo certo in confronto con quelli d'ordine morale, militare e politico; ma tuttavia apprezzabile se si pensa, per esempio, che la sola selvicultura trentina ha un'esportazione annua, e tutta in Italia, di quattro milioni di corone, seb-

bene ostacolata sino ad oggi dalla scarsità di comunicazioni tra il Trentino e l' Italia cui appartiene, in contrasto con l'abbondanza di strade che lo avvicinano al Tirolo tedesco, cui la politica austriaca lo volle forzatamente congiunto. Si aggiungano l'allevamento del bestiame favorito dai pascoli magnifici, l'industria enologica, la gelsicultura, in straordinario progresso, contrariamente a quel che purtroppo accade quasi ovunque in Italia, la frutticultura ed altre molte industrie agricole o connesse all'agricoltura. E, a render meno incompleto il quadro della ricchezza Trentina, non si dimentichi la forza idraulica, valutata a circa duecentocinquanta mila cavalli elettrici. L'Austria non volle sfruttarla sul luogo nè consentì che fosse esportata. Non sfruttarla per timore che la trasformazione industriale delle valli Trentine e l' immigrazione della mano d' opera italiana le procurassero altri fastidi politici, non esportarla forse per innata diffidenza contro le iniziative italiane. Ma l' Italia saprà adoperarla come già fece per quella di altre alpestri regioni, ad esempio la Valtellina, a pro di nuove industrie trentine e di quelle venete e lombarde, che insistentemente richiedono sempre nuovo alimento di energia animatrice.

***

Ugualmente giusta e necessaria dovrà essere giudicata la nostra guerra se la consideriamo in rapporto ad altri vitali problemi della nostra economia nazionale.

L' Italia è paese importatore di capitali ed esportatore di uomini; nessuno ignora i prodigi della mano d' opera italiana all' estero e tutti sanno che i sudati risparmi dei nostri emigranti contribuivano, prima della guerra, per circa mezzo miliardo, a compensare il nostro annuo sbilancio commerciale. L' emigrazione deve essere anche, sotto certi aspetti, annoverata tra i fattori del

miglioramento economico delle nostre regioni meridionali, per tanti segni manifesto, se pure non ugualmente diffuso, e soprattutto come fonte diretta di una più equa distribuzione del reddito agrario fra capitale e lavoro, che si traduce specialmente nel considerevole aumento dei salari agricoli, un tempo certo irrisorî ed inumani. Questi ed altri sono i manifesti benefizî che dall' emigrazione derivano all' Italia, già ampiamente, anzi troppo insistentemente, descritti da parecchi scrittori, alquanto solleciti di relegare in disparte altri effetti men lieti, eppure ugualmente sicuri, di quel fenomeno. Conseguenze, intendo, d'ordine morale, politico, militare ed anche economico: la rilassatezza dei costumi e l'indebolimento dei vincoli familiari; il triste nome che nelle metropoli americane è riservato alle colonie italiane, per gli umili uffici a cui i nostri si adattano e che il lavoro indigeno disprezza; l'esaurimento fisico di cui le fatiche sfibranti e la cupidigia dei subiti guadagni sono spesso motivo; l'indebolimento della nostra compagine militare di cui è fonte la renitenza, in certe provincie impressionante; il decadimento delle piccole industrie; lo sminuzzamento antieconomico delle proprietà agricole e, certe volte, il decadimento stesso dell'agricoltura di fronte alla mancanza delle braccia e all' eccessivo costo della mano d'opera.

Comunque è certo che l' Italia ha di fronte ai suoi figli, praticanti sino al sacrifizio l' italiana virtù del risparmio, due grandi doveri: imporre all' estero più alto il rispetto del nome italiano e più giusta la valutazione del lavoro italiano, impareggiabile sempre per la sua produttività, talvolta per la sua finezza; diminuire gradualmente l'esportazione degli uomini per intensificare quella più costantemente redditizia dei prodotti, e quando sarà possibile dei capitali, sfruttando più intensamente, e più uniformemente nelle varie regioni, le proprie energie produttive.

Nè l'uno nè l'altro di questi due problemi l'Italia avrebbe potuto sperar di risolvere se nel momento in cui si decidono, forse per secoli, i destini dell'Europa se ne fosse rimasta in disparte, anzichè snudare, come ha fatto, la sua spada per la causa del diritto dei popoli alla libera esistenza. Allora meritamente l'onta sarebbe caduta sul nome italiano e centuplicato si sarebbe lo strazio, talvolta così acerbo purtroppo, dei nostri fratelli dispersi nel mondo, che oggi entusiasti accorrono sotto le bandiere della patria, benedicendo alla guerra liberatrice delle terre italiane e rivendicatrice del nome italiano.

A risolvere poi l'altro grave problema della più intensa produzione nazionale, quale le nostre inesauribili risorse consentono, e direi anzi impongono, sicchè l'Italia più non debba allontanare in così gran numero i suoi figli, sono, tra le altre condizioni, indispensabili l'affluenza dei capitali e la conquista dei mercati stranieri. Ma non è certo il capitale « coloniale » germanico (tolgo l'idea dal Riesser, uno dei più illustri economisti germanici che certi nostri ben noti istituti di credito dal nome italico classifica, nella sua opera sulle grandi banche tedesche, tra le banche coloniali germaniche, a lato di quelle dell'Africa tedesca (1)), non è quel capitale dalla consistenza non sempre sicura, ma dalle ambizioni sempre smisurate, che ci può garantire aiuto e stimolo nella nostra ascensione economica. Molto invece si deve attendere dall'unione delle nostre invidiate energie e naturali risorse coi poderosi risparmi delle nazioni più ricche, come l'In-

(1) Riesser, *Die deutschen Grossbanken und ihre Konzentration im Zusammenhang mit der Entwicklung der Gesamtwirtschaft in Deutschland*, Jena, 1912, pp 371 ss Accanto a un nostro ben noto istituto compariscono, ad esempio, la « Deutsch-Ostafricanische Bank », la « Deutsch-Westafrikanische Bank » la « Kamerun-Eisenbahngesellschaft ».

ghilterra e la Francia, a cui si può chiedere e da cui è ragionevole aspettare fraterna cooperazione alla comune conquista della ricchezza, senza che si abbiano a temere oblique aspirazioni di asservimento.

Dopo la guerra il nuovo orientamento economico verso l'Inghilterra e verso la Francia potrà essere l'inizio di una nuova vita anche per la nostra economia, il principio di una leale cooperazione tra il capitale inglese e francese e l'attività italiana nell'agricoltura e nelle industrie e potrà segnare l'avviamento verso la definitiva soluzione del problema meridionale. Chè nel Mezzogiorno le energie latenti, risvegliate dall'emigrazione, richiedono la collaborazione di mezzi poderosi, quali non può ancora fornire il nostro risparmio e di una sapiente organizzazione politica ed amministrativa, quale è mancata sino ad oggi, confessiamolo, per l'eccessivo rispetto alla « libertà » delle iniziative individuali quasi che gli enti pubblici, massime lo Stato, non abbiano, tra i loro fini più alti, anche quello di raccogliere, stimolare, integrare, dirigere e magari sostituire, ove difettano, le energie dei singoli cittadini.

***

Perchè il problema morale e politico è anche più vasto e più alto di tutti quelli cui abbiamo rapidamente accennato e la sua soluzione è condizione indispensabile per quella di tutti i nostri problemi economici.

È certo che questa guerra ha suggellato il patto della nostra unità nazionale, sepolto dissidi e contese di gruppi sociali, di regioni e di città, persuaso gli individui a deporre gli odi e a sacrificare sull'altare della patria i bassi egoismi e le men nobili passioni, risollevato alle altezze dell'ideale l'anima della gente italiana.

Orbene queste nuove virtù non andranno perdute, ma si moltiplicheranno e si affineranno, mentre raf-

forzatesi, nel momento della grande prova, la sovranità dello Stato e l'autorità degli enti pubblici, se ne manterrà più intensa, più vigile e provvida l'azione anche quando la vita ordinaria riprenderà il suo corso interrotto. Avremo alfine quella unità economica nazionale che, per ragioni prevalentemente storiche, troppo spesso mancava tra noi, saranno più miti e più civili le competizioni sociali, tenderanno a scomparire le tristi competizioni regionali e cittadine, più prontamente gli interessi particolari si sacrificheranno pel bene comune. E, vinto alfine il preconcetto, smentito dall'esperienza di quest'ora tragica, che l'inerzia dello Stato e dei pubblici enti rappresenti il modello insuperabile della savia politica economica, le forze individuali saranno opportunamente e correttamente integrate dalla pubblica attività, che può fallire certamente, ma non può essere giudicata « necessariamente » fallace.

Cosicchè, e si conferma quel che dicevamo in principio, le ragioni economiche della nostra guerra intimamente si compenetrano con quelle morali e giuridiche. La nostra guerra insomma è giustificata anche dal nostro diritto, che è poi il diritto di ogni popolo, alla piena indipendenza economica, al libero sviluppo della nostra attività, di tutti gli elementi della nostra ricchezza, sino ad oggi inceppato dalla multiforme violenza altrui e fra le sue conseguenze più felici avrà anche quella di stringere più saldo il mutuo patto di solidarietà fra i cittadini e tra i cittadini e lo Stato, che è presupposto non ultimo, sebbene troppo spesso dimenticato, per la conquista della materiale ricchezza, come per ogni forma di vero progresso nazionale.

1403646 D